



Mercedes-Benz

Nowy Mercedes-AMG G 63

Informacja prasowa

Klasa G o wysokich osiąгах w nowej odsłonie

13 lutego 2018 r.

Affalterbach. W najnowszym wcieleniu Mercedes-AMG G 63 (średnie zużycie paliwa: 13,2 l/100 km, średnie emisje CO₂: 299 g/km) przeszedł największą metamorfozę w historii Klasy G sygnowanej przez AMG – a przy tym zachował swoje ponadczasowe walory. Mocarny silnik, nowo opracowane zawieszenie AMG RIDE CONTROL, specjalnie zarezerwowane dla wersji AMG tryby jazdy i panoramiczny kokpit potwierdzają unikalną pozycję G 63 wśród aut terenowych o wysokich osiąгах. Typową dla maszyn AMG dynamikę – zarówno na asfalcie, jak i w terenie – zapewniają mu silnik 4.0 V8 biturbo o mocy 430 kW (585 KM), napęd na cztery koła z preferencją tylnej osi (40:60) i trzema blokadami dyferencjałów, wyjątkowo szybka skrzynia automatyczna o 9 przełożeniach, a także niezależne przednie zawieszenie z podwójnymi wahaczami poprzecznymi oraz adaptacyjna amortyzacja. Inżynierowie Mercedes-AMG stworzyli też własną interpretację niepowtarzalnego designu „Gelendy” – G 63 wyróżnia się specjalną osłoną chłodnicy AMG, poszerzonymi nadkolami, efektownymi końcówkami wydechu po bokach i kołami o średnicy nawet 22 cali.

„AMG G 63 wnosi sportowe osiągi do segmentu rasowych aut terenowych. Z uwagi na kultowy status, jakim model ten cieszy się wśród naszych klientów i fanów, chcieliśmy zachować jego oryginalny charakter. Równocześnie najnowsze wcielenie G 63 reprezentuje zupełnie nowy wymiar, jeśli chodzi o napęd, charakterystykę w terenie i zwinność” – mówi Tobias Moers, szef

Mercedes-AMG GmbH. „Odnosi się to zresztą do całej rodziny Klasy G. Mercedes-AMG odpowiada za projekt jej zawieszenia i podwozia oraz jednostki V8”.

Pod maską G 63 montowany wcześniej silnik 5.5 V8 biturbo zastępuje jednostka 4.0 V8 biturbo, generująca moc 430 kW (585 KM) oraz maksymalny moment obrotowy o wartości 850 Nm. Ten ostatni jest osiągany w zakresie od 2500 do 3500 obr./min. W efekcie nowy Mercedes-AMG G 63 przyspiesza od 0 do 100 km/h w ciągu 4,5 s, a jego prędkość maksymalna wynosi 220 km/h (lub 240 km/h z pakietem kierowcy AMG).

Jednostka korzysta z turbosprężarek typu twin scroll. W skrócie, aby uzyskać bardziej harmonijny przepływ spalin, ich obudowy i kolektor wydechowy rozdzielono na dwa osobne kanały. Takie rozwiązanie pozwala uzyskać wyższą moc, wyższy moment obrotowy przy niskich obrotach oraz wysmienitą responsywność. Parę turbosprężarek zamontowano nie na zewnątrz, lecz pomiędzy rozwidlonymi głowicami, co z kolei przynosi korzyści w postaci zwartej budowy silnika, spontanicznej reakcji na gaz i niższej emisji spalin.

Jednostka AMG otrzymała zmodyfikowane tłoki, zoptymalizowane chłodzenie oraz znacznie zmienione oprogramowanie. W celu zwiększenia efektywności wyposażono ją też w układ odłączania cylindrów. Przy częściowym obciążeniu cylindry nr 2, 3, 5 i 8 zostają zdezaktywowane, co pozwala zauważalnie ograniczyć zużycie paliwa (średnie zużycie benzyny: 13,2 l/100 km, średnie emisje CO₂: 299 g/km). Układ działa w trybie jazdy Comfort, w zakresie od 1000 do 3250 obr./min, a o jego działaniu informuje menu AMG na panelu

wskaźników. Przejście z trybu cztero- do ośmiocyndrowego i odwrotnie odbywa się błyskawicznie i niezauważalnie dla podróżujących.

Emocjonującą ścieżkę dźwiękową zapewnia dwudrożny układ wydechowy z końcówkami pod tylnymi drzwiami. Dwa podwójne, chromowane wyloty z błyszczącym wykończeniem emitują głęboki tembr widlastej „ósemki” AMG. Standardowo wydech oferuje dwa tryby działania – dyskretny lub sportowy. Jego praca zależy od wybranego trybu jazdy lub pozycji przełącznika na konsoli środkowej.

Przekładnia AMG SPEEDSHIFT TCT 9G o szybszej zmianie przełożeń

G 63 korzysta ze skrzyni AMG SPEEDSHIFT TCT 9G z oprogramowaniem zmodyfikowanym pod kątem szybszej zmiany przełożeń. Szeroka rozpiętość przełożeń pozwala na wybór bardzo komfortowej lub zdecydowanie sportowej charakterystyki, a funkcja podwójnego wysprzęglenia w trybach Sport oraz Sport+ sprawia, że doznania z jazdy są jeszcze bardziej emocjonujące. Aby sprint był odpowiednio dynamiczny, we wszystkich trybach G 63 rusza z pierwszego biegu. Dźwignia biegów została teraz umieszczona na kolumnie kierownicy; kierowca może też zmieniać przełożenia ręcznie, manetkami przy wieńcu. Co istotne, przekładnia utrzymuje wówczas wybrany bieg – nie wrzuca automatycznie wyższego po „dobiciu” do ogranicznika obrotów.

Większa zwinność, lepsza przyczepność: napęd na cztery koła AMG Performance 4MATIC

Standardowy napęd na obie osie AMG Performance 4MATIC zestrojono z preferencją tylnej osi – moment obrotowy trafia na przednie i tylne koła w

proporcji 40:60. Taka konfiguracja zapewnia większą zwinność na drodze oraz lepszą trakcję podczas przyspieszania. W poprzedniku siła napędowa była rozdzielona w stosunku 50:50.

Zmodernizowana przekładnia redukcyjna (przełożenie względem poprzednika wzrosło z 2,1 do 2,93) pomaga G 63 przebrnąć przez trudny teren, zwłaszcza pokonywać wzniesienia o znacznym nachyleniu.

Nowe, inteligentne sprzęgło wielotarczowe zachowuje się jak automatycznie sterowany samoblokujący się mechanizm różnicowy i pozwala G 63 dłużej zachować zdolność manewrowania podczas off-roadowej jazdy. W rezultacie kierowca ma większe pole do działania jeszcze przed uruchomieniem ręcznych blokad dyferencjałów. W przypadku centralnego dyferencjału pełną blokadę zapewnia sprzęgło wielotarczowe, w przypadku przedniego i tylnego – sprzęgła kłowe. Dzięki elektromechanicznemu sterowaniu blokady reagują jeszcze szybciej niż dotąd.

Z adaptacyjnym resorowaniem: zawieszenie AMG RIDE CONTROL

W terenie nowy Mercedes-AMG G 63 spisuje się jeszcze lepiej od poprzednika, a na asfalcie okazuje się bardziej dynamiczny i komfortowy. Wrażenie zwinności jest w dużej mierze zasługą konstrukcji zawieszenia – całkowicie przeprojektowanej przez inżynierów Mercedes-AMG. Zarówno z przodu, jak i z tyłu zastosowano sprężyny śrubowe. Po raz pierwszy z przodu pracuje niezależne zawieszenie z podwójnymi wahaczami poprzecznymi. Z tyłu – oś sztywna z pięcioma wahaczami na koło.

241-milimetrowy prześwit (do tylnej osi) zapewnia bezpieczną jazdę nawet w ekstremalnych sytuacjach. Aby ograniczyć przechyły, G 63 z przodu i z tyłu zaopatrzone w dodatkowe stabilizatory poprzeczne.

Do standardowej specyfikacji należy zawieszenie AMG RIDE CONTROL z adaptacyjną regulacją tłumienia. Automatyczny, elektronicznie sterowany system dostosowuje stopień resorowania każdego z kół do aktualnych warunków – stylu jazdy, nawierzchni i wybranych ustawień. Kierowca ma do wyboru trzy bazowe charakterystyki tłumienia: Comfort, Sport oraz Sport+.

Bezpośredni i komunikatywny: progresywny układ kierowniczy AMG

Elektromechaniczny układ kierowniczy G 63 z zależnym od prędkości wspomaganie po raz pierwszy ma zmienne przełożenie. Pozwala na precyzyjne obranie toru jazdy i przekazuje szczegółowe informacje zwrotne od kół. Siła wspomagania zależy od wybranego trybu – Comfort lub Sport. Charakterystyka układu zmienia się automatycznie zależnie od aktualnego programu AMG DYNAMIC SELECT lub może być wskazana ręcznie, w trybie Individual.

Zmiana charakteru jednym ruchem palca: AMG DYNAMIC SELECT

Po raz pierwszy w historii Klasy G sygnowanej przez Mercedes-AMG charakterystykę pojazdu można zmieniać za naciśnięciem przycisku. Do wyboru jest pięć trybów na utwardzone drogi i trzy kolejne w teren.

Pierwsza grupa obejmuje programy od zrównoważonego i komfortowego do szczególnie sportowego: Slippery, Comfort, Sport, Sport+ oraz Individual.

Zależnie od aktualnego trybu, zmienia się reakcja silnika i przekładni, a także praca zawieszenia oraz układu kierowniczego. W każdej chwili kierowca może też uruchomić tryb ręcznej zmiany biegów i zmieniać nastawy adaptacyjnego zawieszenia. Lista off-roadowych trybów obejmuje ustawienia: Sand (najlepsza przyczepność i sterowność na piachu), Trail (przeznaczony do jazdy po błocie i na innych śliskich nawierzchniach) oraz Rock (dopasowany do pokonywania wymagających, skalistych odcinków z dużą artykulacją kół i częstym unoszeniem jednego lub więcej kół).

Nadwozie: stworzone do najcięższych zadań

Podstawę dla niewiarygodnych zdolności G 63 w terenie zapewnia rama drabinkowa z wysokowytrzymałej stali oraz osadzone na niej nadwozie. W celu zmniejszenia masy zbudowano je z mieszanki kilku gatunków stali oraz aluminium, z którego wykonano przednie błotniki, maskę oraz drzwi. Równocześnie o około 55% zwiększono sztywność skrętną ramy, nadwozia i jego mocowań (z 6537 do 10 162 Nm/st.). Dach nie jest już zgrzewany punktowo, lecz spawany laserowo, co również pozytywnie wpływa na wytrzymałość nadwozia. Ponadto, po raz pierwszy okna są klejone do nadwozia – nie tylko zwiększa to sztywność skrętną nadwozia, ale i sprawia, że ramy okienne są odporniejsze na korozję. Powierzchnia ramy, podłoga oraz nadwozie zostały specjalnie zabezpieczone przed szkodliwym wpływem wody, śniegu, soli i piachu.

Sportowy i charakterystyczny zarazem: design nadwozia i wnętrza

Niepowtarzalny charakter nowego G 63 zaczyna się od designu nadwozia. Pudełkowata sylwetka, mocno podkreślona maska, odsłonięte zawiasy drzwi,

okrągłe reflektory, masywne klamki i listwy ochronne czy wyeksponowane koło zapasowe z obudową ze stali nierdzewnej i trójwymiarową gwiazdą Mercedesa – to wszystko elementy znane z nowej Klasy G. Wariant AMG wyróżnia się specjalną osłoną chłodnicy i zderzakiem z szerokimi wlotami powietrza oraz matowosrebrnymi akcentami, a także poszerzonymi nadkolami, mieszczącymi większe, szersze koła. Standardem są stopnie progowe, elementy ozdobne zderzaków oraz lakier metaliczny. G 63 zdradzają także emblematy „V8 BITURBO” na przednich błotnikach. Sportową stylizację dopełniają dostępne po raz pierwszy 22-calowe koła oraz kryjące się za nimi perforowane tarcze hamulcowe i polakierowane na czerwono zaciski. Szczególnie atrakcyjnie nowy wariant wygląda z opcjonalnym pakietem AMG Night (m.in. przyciemniane lampy i tylne szyby oraz obudowy zewnętrznych lusterek, pierścień osłony koła zapasowego i elementy ozdobne zderzaków w metalizowanym kolorze „czerni obsydianu”, a także matowoczarne obręcze o średnicy 21 lub 22 cali).

Seryjna specyfikacja G 63 obejmuje reflektory, kierunkowskazy i tylne lampy LED High Performance – trwalsze i zużywające mniej energii. Na życzenie dostępne są reflektory MULTIBEAM LED z 84 osobno sterowanymi modułami LED, które osobno, w pełni automatycznie dobierają precyzyjny, wyjątkowo jasny strumień światła bez oślepiania innych uczestników ruchu.

G 63 otrzymał całkowicie przeprojektowane, nowoczesne wnętrze, żywo nawiązujące do ikonicznego designu nadwozia. Okrągłe reflektory mają swoje odbicie w kształcie otworów wentylacyjnych, a kierunkowskazy – w wyglądzie maskownic głośników. Oczywiście w kabinie nie zabrakło wizytówek Klasy G

w postaci uchwyty przed pasażerem oraz chromowanych przełączników blokad dyferencjałów. Alternatywą dla standardowych wskaźników analogowych jest panoramiczny kokpit z instrumentami cyfrowymi. Tworzą go dwa 12,3-calowe ekrany, zabudowane pod wspólną taflą szkła. Kierowca ma do wyboru trzy wersje wskaźników: klasyczną, sportową i progresywną.

Z nowej koncepcji kabiny korzystają wszyscy podróżujący. Wzrost wymiarów (długość +101 mm, szerokość +121 mm i wysokość +40 mm) przełożył się na znacznie większą przestronność – odczuwalnie wzrosła ilość miejsca na nogi z przodu i z tyłu (odpowiednio, +38 oraz +150 mm) oraz na szerokość (przyrost od 27 do 68 mm). Na życzenie dostępny jest pakiet wielokonturowych siedzeń ze specjalnymi, wielokonturowymi fotelami z funkcją masażu, wentylacją i szybkim ogrzewaniem. Wyposażono je w komory powietrzne o zmiennym stopniu napełnienia, uzależnionym m.in. od dynamiki jazdy. Takie rozwiązanie zapewnia lepsze podparcie boczne na krętych drogach.

Kolejna nowość to montowana seryjnie, obszyta skórą nappa kierownica AMG Performance ze spłaszczonym u dołu wieńcem i perforacją w obszarze chwytu. Za nią kryją się galwanizowane manetki zmiany biegów. Dzięki panelom dotykowym kierowca ma bezpośredni dostęp do funkcji pojazdu i multimedialnych.

Specjalna edycja „Edition 1” na powitanie

Z okazji rynkowego debiutu Mercedes-AMG G 63 będzie dostępny także jako specjalny wariant „Edition 1”. Ekskluzywna specyfikacja plasuje go na

szczybie oferty. Z jednym z 10 odcieni karoserii do wyboru dyskretnie kontrastują matowoszare pasy po bokach, a muskularną stylizację podkreśla pakiet Night. Obudowy lusterek i matowoczarne, kute obręcze o średnicy 22 cali zdobią czerwone akcenty. Ten sam odcień mają przeszycia tapicerki oraz dekoracje na elementach wykończenia z włókien węglowych w kabinie.

Nowy Mercedes-AMG G 63 będzie świętował swój światowy debiut podczas targów motoryzacyjnych w Genewie. Impreza startuje 6 marca 2018 roku. Sprzedaż modelu ruszy 18 marca 2018 roku, a jego rynkową premierę przewidziano na czerwiec.

Dane techniczne w skrócie:

	Mercedes-AMG G 63
Silnik	4.0 V8 biturbo
Pojemność skok.	3982 ccm
Moc maksymalna	430 kW (585 KM) przy 6000 obr./min
Maksymalny moment obr.	850 Nm przy 2500-3500 obr./min
Układ napędowy	Napęd na cztery koła AMG Performance 4MATIC z rozkładem momentu obrotowego p/t 40:60
Przekładnia	AMG SPEEDSHIFT TCT 9G
Średnie zużycie paliwa	13,2 l/100 km
Średnie emisje CO ₂	299 g/km
Klasa efektywności	F
Masa własna (DIN/EC)	2485* kg/2560** kg
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,5 s
Prędkość maksymalna	220 km/h*** 240 km/h*** (pakiet kierowcy AMG)

*wg DIN, bez kierowcy; **wg EC, z kierowcą (75 kg); ***ograniczona elektronicznie

Kontakt:

Aleksander Rzepecki

e-mail: aleksander.rzepecki@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22